CAMERA DEI DEPUTATI — 21 maggio 1864

DELLA MANCANZA DELLE STRADE
IN MOLTE PROVINCIE DEL REGNO

DISCORSO

DEL

COMM. DEVINCENZI

RISPOSTA

DEL CONTE MENABREA

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

ED

Osservazioni del Professore TORRIGIANI

TORINO
PER GLI EREDI BOTTA
Tipografi della Camera Elettiva.

Signori,

È mio intendimento di richiamare l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sullo stato delle interne comunicazioni in alcune parti del regno.

Parlando d'interne comunicazioni, non intendo questa volta occuparmi di strade ferrate, ma solamente di strade ordinarie. Potrà ad alcuno forse parere, a prima giunta, che questa sia una questione meramente locale, e che non sia una questione d'interesse generale. Per quanto gl'interessi di questa o quella provincia molte volte abbiano una grandissima importanza, nondimeno dichiaro alla Camera che, preoccupati come siamo delle gravissime questioni dell'ordinamento generale dello Stato, non avrei preso la parola se si trattasse solo d'interessi locali. Ma vedendo questa questione delle interne comunicazioni elevarsi e divenir preeminente tra le più importanti questioni

nazionali, tanto sotto l'aspetto della prosperità generale, quanto sotto l'aspetto della finanza dello Stato, io credo dovervene intrattenere. Senzachè parmi sia urgente cosa che ne facciamo serio argomento delle nostre considerazioni, perchè non vi è cagione che più di questa impoverisca il bilancio attivo dello Stato, nè vi è cagione che più di questa imponga, od almeno debba imporre in brevissimo tempo, gravissimi pesi sul nostro bilancio passivo.

Comincio dal ricordare come vi sieno molte provincie italiane che sono quasi totalmente prive di strade. Nè posso negare che questo non sia un grandissimo male che ci gravita addosso, una grandissima piaga. Ma la pessima delle politiche è quella di chiudere gli occhi e di non guardare ai mali, anzi di non esaminarli diligentemente; giacchè la conoscenza dei mali è la sola via che può condurci a curarli. E se i mali non sono curati a tempo, spesso poi si ha a curarli colle loro conseguenze, che per ordinario sono peggiori di essi mali.

Son lieto al vedere che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per quanto io ne sappia, presti tutta la sua attenzione a questo importantissimo argomento, e che per varie vie si adoperi a provvedere a questo imponente bisogno nazionale.

Nondimeno io son di parere, o signori, che la questione della mancanza delle strade ordinarie in alcune parti del regno, e del male che ne deriva allo Stato in generale, non sia ancora stata posta in tutta la sua estensione.

Non uso ad abusare della tolleranza della Camera, persuaso come sono della grande importanza di questa questione, tanto per la prosperità nazionale, quanto per i mali che ne derivano alla finanza, pregovi di prestarmi per qualche tempo la vostra attenzione, mentre mi studierò d'essere il più breve che mi sarà possibile.

Chi non ha mai posto mente allo stato delle interne comunicazioni in alcune parti d'Italia, dovrà restare sorpreso grandemente quando sentirà alcune cifre.

Tutte le provincie del Napoletano, eccettuata una sola, quella cioè di Terra di Bari, sono in pessime condizioni in fatto di strade.

Nelle tre importantissime provincie delle Calabrie, dei 412 comuni, di cui quelle provincie son composte, ve ne sono 371 che non hanno traccia di strada.

Negli Abruzzi, dei 323 comuni, di cui constano quelle provincie, ve ne sono 256 che non hanno strade.

Dimodochè nelle Calabrie i comuni che non hanno strade sono su tutti il 90 per cento, e negli Abruzzi il 79 per cento.

E se noi prendiamo in massa tutte le provincie napoletane, togliendone la sola provincia che ha strade, quella di Bari, troviamo che il 70 per cento dei comuni non hanno strade.

Dei 1792 comuni di quelle provincie ben ve n'ha 1313 senza alcuna strada.

Quanta sia questa mancanza di strade si può rilevare anche meglio da alcuni paragoni.

La provincia di Bari, ha di strade più che la metà di tutte le altre quindici provincie napoletane. La prima ne

ha meglio che 4000 chilometri, tutte le altre ne hanno solo circa 7000. Sicchè la provincia di Bari, che ha solo il 7 per cento di superficie di tutte le altre quindici provincie napoletane, ha il 57 per cento di strade.

Se prendiamo a paragonare l'Umbria e la Basilicata, provincie che sono quasi della stessa estensione di superficie, troviamo che l'Umbria ha circa 7 mila chilometri di strade, quando la Basilicata non ne ha che 455; di maniera che ove nell'Umbria vi ha un chilometro ed un terzo di strada per ogni chilometro quadrato di superficie, in Basilicata ve ne ha appena uno per ogni 23 chilometri.

Nè questo male si restringe solo alle provincie napoletane, ma è comune alle provincie siciliane ed a quelle della Sardegna.

L'Italia, in quanto a strade, può esser divisa in due parti presso che uguali fra loro di superficie. Una parte è provvista di strade, e consta delle provincie della Lombardia, della Toscana, del Piemonte, della Liguria, dell'Emilia, delle Marche e dell'Umbria.

La parte che ne è priva si compone della Sardegna, della Sicilia e delle provincie napoletane.

La parte d'Italia che ha strade ha da circa mezzo chilometro ad un chilometro e più di strade per ogni chilometro di superficie.

L'altra parte appena ne ha da un decimo ad un ventiquattresimo di chilometro.

L'Italia, o signori, per isvolgere tutta la sua prosperità, e per elevarsi alla condizione delle altre nazioni,

ha urgente bisogno di provvedere di strade la metà del suo territorio, che ancora ne manca.

Omai generalmente si riconosce che un chilometro di strada è necessario per ogni chilometro di superficie in ogni paese civile. La Francia in breve non ne avrà meno; l'Inghilterra già ne ha molto di più. Le nostre provincie più prosperevoli hanno proporzionatamente più strade che la Francia e l'Inghilterra.

Ma quali sono i mali che vengono dalla mancanza delle strade? Non fa d'uopo che io mi trattenga ad enumerarli. Certo, se il passato Governo avesse speso in istrade nelle provincie meridionali quello che noi ora stiamo spendendo solo in movimenti di truppe, non avremmo a lamentare nè il brigantaggio, nè vari altri mali in quelle provincie. Senzachè è a por mente che l'azione del Governo è sempre fiacca ovunque non vi siano strade.

Ma non solamente io considero la questione delle strade come questione politica, ma la riguardo come questione finanziaria della massima importanza. E qui prego la Camera di prestarmi tutta la sua attenzione, imperocchè credo che sia questa una delle più gravi questioni cui possiamo rivolgerci nelle condizioni attuali.

Diceva che l'Italia si divide in due parti, una fornita di strade e un'altra che ne manca. Ora domando quali sono le imposte che esigiamo dalla parte che è fornita di strade, quali le imposte che esigiamo dalla parte che ne difetta. Ossia, quale è la ricchezza nazionale,

che annualmente va perduta, per la mancanza delle strade?

Signori, ove si trattasse d'imposte dirette, si potrebbe dire: queste tasse sono poste *a priori;* e ben si potrebbe ragionare sulla giustizia o non giustizia della loro ripartizione. Ma vi sono le imposte indirette, le quali si pagano senza preventiva ripartizione; esse si ripartiscono di per loro spontaneamente: quindi, se vi ha giudicio, e giudicio economico, contro cui non si può appellare, è quello che risulta dal vedere come le imposte indirette si ripartiscano in tutta la superficie dello Stato.

Prenderò l'amministrazione delle gabelle. E qui per l'importanza della questione desidererei che fosse presente l'onorevole ministro delle finanze, che con rincrescimento non vedo al suo posto.

Ponendo mente all'amministrazione delle gabelle, trovo che per questo ramo la finanza dello Stato esigeva 182 milioni nel 1862.

Come ognuno sa, le gabelle sono costituite dei diritti di dogana, diritti marittimi, sale, tabacchi, dazi di consumo e redditi diversi.

Ricorda la Camera come l'Italia sia divisa in due parti, quasi di eguale grandezza, l'una fornita di strade, l'altra che ne difetta; anzi la parte che è fornita di strade è meno grande dell'altra.

Ora, questa parte fornita di strade produsse nel 1862 per le imposte delle gabelle 132 milioni.

Quella parte d'Italia, la quale manca di strade, ossia la Sardegna, la Sicilia e tutte le provincie napoletane, non rapportarono per le gabelle in quell'anno al te-

soro che 49 milioni: ossia una metà d'Italia rapportò per un sol ramo d'introito alla finanza 100 milioni di meno di quello che avrebbe potuto produrre senza la deficienza delle strade.

E che questo derivi principalmente dalla deficienza delle strade non c'è nessuno che possa dubitarne, sapendo come le provincie meridionali e le provincie della Sardegna e della Sicilia siano per loro natura feracissime.

Ma abbiamo un fatto positivo, che toglie ogni dubbio, ed è il seguente. Una di quelle provincie, la sola eccezione che vi sia fra tutte le altre, la provincia di Bari, ha altrettante strade quante ne ha la Toscana, quante ne ha il Piemonte; e la sola provincia di Bari produce alle gabelle proporzionatamente altrettanto quanto produce la Toscana, quanto produce il Piemonte. Di fatti la sola provincia di Bari produce più che lire 3,200,000 alle gabelle, cioè a dire, produce enormemente in paragone delle altre provincie, che non hanno strade, produce quanto tutta la Sardegna, la quale è quattro volte più grande di quella provincia.

Quello che avviene riguardo all'imposta delle gabelle, avviene per tutte le altre imposte. Certo, tanto più rende alla finanza dello Stato un paese, quanto è più ricco, ed i primi fattori della ricchezza nazionale, come i primi fattori della civiltà, sono i mezzi di comunicazione, ossia le strade. Tutta quella deficienza di pubblica entrata, che si verifica nelle provincie meridionali, nella Sicilia e nella Sardegna è la conseguenza naturale della deficienza delle strade. E ricordando che

noi esigiamo 500 milioni d'imposte, è facile cosa il vedere come, se quelle provincie avessero strade, e si trovassero nelle condizioni in cui si trovano le provincie del centro e del nord pei mezzi di comunicazione, rapporterebbero alla finanza almeno da duecento a trecento milioni di lire di più all'anno.

Non è a dire quale differenza di prodotti dia la terra, quale sia la differenza di ricchezza generale tra un paese fornito di mezzi di comunicazione e un paese che ne difetti. I mezzi di comunicazione sono, come dicevamo, i primi fattori della produzione. Niun paese può dare il prodotto, cui la natura lo ha destinato, se manca delle strade.

Se deve gravare alla finanza di perdere due o trecento milioni all'anno, se queste considerazioni finanziarie sono gravi, ve ne sono, o signori, delle altre di gravità anche maggiore. Imperocchè quest'annua perdita di 200 a 300 milioni, che si fa dalla finanza, se è vero che le imposte rappresentano circa il decimo della produzione nazionale, significa che quelle provincie per la mancanza di vie di comunicazione perdono annualmente da due a tre miliardi. Questa è cosa di tanta importanza che non potrà non richiamare la nostra attenzione. Ne sarà ora facile il vedere come la maggior parte dei mali, che ad altre cause si sogliono attribuire in alcune provincie d'Italia, tutti, o la massima parte almeno, dipendano da queste tristissime condizioni economiche.

Infatti quando per mancanza di un fattore della produzione voi togliete alla metà dell'Italia un prodotto

annuale di due a tre miliardi, evidentemente voi riducete quelle popolazioni ad uno stato così anormale, che non è da maravigliare se un certo malessere in esse del continuo si manifesti, malessere di cui esse stesse non conoscono le cause, ma che soltanto deve attribuirsi allo stato economico.

Sì, o signori, le popolazioni che ne soffrono, spesso non intendono le cagioni dei loro mali. Ma noi dobbiam ben comprendere come le questioni economiche in Italia sono preeminenti su tutte le altre.

Nel facile svolgimento della nostra ricchezza nazionale sta tutto il nostro avvenire, ed in questo svolgimento solo potremo trovare il vero riordinamento della nostra finanza.

Nè solo dal lato della pubblica entrata, che ne toglie, e dal lato della prosperità nazionale, la mancanza delle strade è da considerare un male gravissimo, ma anche per altre ragioni.

Non solamente la finanza a cagion della deficienza delle strade perde perchè non introita, ma perde perchè deve pagare.

Vo' far considerare alla Camera come abbiamo trovato, al primo costituirsi del regno, moltissime provincie senza strade ferrate. Già abbiamo ordinato tal sistema di ferrovie per tutto lo Stato, che di breve niuna provincia rimarrà senza i benefizi di questo maraviglioso trovato di locomozione. Noi abbiam fatto, decretando queste ferrovie, quello che dovevamo fare.

Or vi prego, signori, di ricordare quali siano gl'im-

pegni che noi abbiamo assunti colla concessione di queste strade ferrate in Sardegna, in Sicilia e nelle provincie meridionali.

Noi abbiamo assunto una guarentigia a favore delle società concessionarie che si eleva a circa 65 milioni di lire all'anno. Questo è un fatto gravissimo che dobbiamo aver sempre innanzi agli occhi.

Le nostre ferrovie saranno compiute fra due, tre o quattro anni, ed allora il bilancio dello Stato si troverà gravato di altri 65 milioni di lire all'anno. Ora è certo che una grandissima parte di questi 65 milioni graviterà a danno della finanza dello Stato, finchè quelle ferrovie non raccoglieranno moltissimo movimento.

Ognuno sa che le strade ferrate, ove non siano alimentate dal commercio delle vie ordinarie, sono come le strade che passano in un deserto, e che non rendono nulla, o pochissimo. È impossibile immaginare che vi siano delle strade ferrate proficue, quando non vi siano dei mezzi facili di trasporto dai luoghi abitati a quelle strade.

Quindi ne deriva una seconda quistione finanziaria importantissima. Finchè non avremo le strade ordinarie, che rannodino alle ferrovie le popolazioni, noi pagheremo nella massima parte questa gravissima garanzia.

Ma io già veggo, o signori, che voi siete persuasi come la mancanza delle strade ordinarie sia il più grave dei pesi che ora graviti sulla nostra finanza e su tutta la nazione, e come questa mancanza imponga annualmente allo Stato la perdita di più centinaia di mi-

lioni ed alla nazione la perdita di due a tre miliardi. E però mi affretto a passare all'altra parte del mio discorso.

E prima di proceder oltre non sarà vano di far osservare un errore in cui pur cadono alcuni. Credono che un paese, che abbia delle ferrovie, abbisogni meno di strade ordinarie che altro, che non ne abbia. Avviene appunto il rovescio. Più in un paese si accrescono le ferrovie, più si accresce il bisogno dei minori mezzi di comunicazione.

Ora, coloro che credono di provvedere a questo gran bisogno del paese col costruire mille o due mila chilometri di strade, o poco più, errano grandemente.

Abbiamo ricordato come i paesi civili, come molte nostre provincie hanno di strade ordinarie circa un chilometro per ogni chilometro quadrato di superficie, e che la metà d'Italia è quasi del tutto senza strade. Io non dirò ora nè come, nè in quanti anni debbano farsi queste strade; ma se pur vogliamo condurre quella metà d'Italia a quella prosperità, cui ha diritto, se pur vogliamo por fine ai gravissimi mali testè ricordati, noi dobbiamo trovar modo di far costruire in quelle provincie circa 100 mila chilometri di strade. Questo solo può elevare quelle provincie a livello delle altre provincie italiane.

E qui, o signori, si presenta alla nostra considerazione una questione eminentemente pratica, sulla quale io richiamo tutta l'attenzione della Camera.

È ben naturale che davanti a questo male gravis-

simo, che noi lamentiamo, di una mancanza di 100 mila chilometri di strade ordinarie solo in alcune provincie del regno, ci si affaccino alla mente alcune domande: — ma quali saranno i mezzi che noi dovremo impiegarvi? Onde li trarrem noi? Su chi dovranno gravitare?

Per maggior semplicità della questione io non entrerò a parlare della loro natura, nè di chi debba fare queste strade. Questo per me è indifferente; io non guardo più alla provincia che al comune od allo Stato; io considero in complesso tutta questa massa d'interessi nazionali, io penso solo ai grandi mezzi per risolvere questo problema importantissimo, che ci si para davanti.

E qui comincio dall'osservare che in Italia, o almeno in molte nostre provincie, forse perchè è troppo perfetta nella mente nostra l'idea del bello e del grandioso, noi abbiamo speso, e stiamo spendendo, per la costruzione delle strade, molto di più che non avremmo dovuto, o che non dovremmo.

Quando io veggo delle strade e dei ponti, che sono opere monumentali; quando veggo per un profilo o per un rettilineo spendersi il 50 per cento più di quello che una semplice costruzione avrebbe richiesto; quando veggo tante terre tolte all'agricoltura per inutile larghezza di strade, e tanti capitali perduti per irragionevoli costruzioni; e veggo questo funesto sistema, che già tanto male ne ha cagionato, continuare, non posso far a meno di richiamarvi la più seria attenzione della Camera e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Vi sono delle strade in condizioni quasi ordinarie in

Italia che hanno costato 60 a 70 mila lire al chilometro. Conosco moltissime strade in luoghi, che pur son facilissimi, che hanno costato 30,000 lire al chilometro.

Or io mi domando: qual è il valor medio delle strade in Italia? Che dovremo spendere per costruire questi 100,000 chilometri?

Sebbene io abbia molti dati sotto gli occhi, pur non potrei rispondere esattissimamente a questa dimanda intorno al valore medio delle strade in Italia, come potrei rispondere per molte altre nazioni.

Finora le pubblicazioni statistiche intorno alle nostre opere pubbliche lasciano molto a desiderare. Non di meno io credo di non essere per nulla esagerato nello stabilire il valore medio delle strade ordinarie in Italia essere ora di 25,000 lire al chilometro.

Ora, se moltiplicheremo queste 25,000 lire per i 100 mila chilometri, la cifra ci spaventerà. Ma prima di fare questa spaventosa operazione aritmetica io intendo di esaminare quale possa essere il valore delle strade in Italia costruendole sui principii della maggiore economia.

Questione della massima gravità è questa, nè so se mai una maggiore per la sua importanza se ne sia presentata alle nostre considerazioni.

Noi dobbiamo costruire non 1000 chilometri di strade, ma 100 mila. Io non dirò che queste debbano essere costrutte in un numero minore o maggiore di anni, ma dirò che debbono esser costrutte.

Ora, il dover spendere il doppio od il triplo costi-

tuirà una gran differenza sui pesi che dovranno gravitare sulla nazione.

La Francia prima del 1836 si trovava nelle stesse condizioni, in cui si trova attualmente una metà dell'Italia; anzi le sue condizioni erano anche peggiori. Per rapporto à quantità di chilometri, prima del 1836 la Francia non aveva che un tredicesimo di chilometro di strade per ogni chilometro di superficie, mentre presso noi attualmente le provincie meno favorite ne hanno un decimo di chilometro, se si eccettua la Sardegna.

Gli stessi difetti, che ora sono fra noi, erano in Francia.

Le strade imperiali, strategiche e dipartimentali, le sole che vi erano prima del 1836, non possono prendersi ad esempio di costruzioni economiche.

La Francia dopo quell'epoca entrò in altra via, attese ad arricchire il paese non di splendide, ma di moltissime strade; e ne ha costrutto una gran quantità. Ho sotto gli occhi un ultimo rapporto presentato all'imperatore dal ministro Persigny, da cui si raccoglie che dopo il 1836 la Francia ha costrutto oltre 300 mila chilometri solo di strade vicinali.

Le strade vicinali, *chemins vicinaux*, costituiscono la più gran parte del sistema stradale francese. Già superano di gran lunga tutte le altre strade. Esse si dividono in tre categorie, e la prima è quella che chiamano strade di grande comunicazione.

Queste strade di prima categoria per larghezza e per

solidità di costruzione sono perfettamente simili alle strade dipartimentali; e di questa natura di strade ne avevano costrutti oltre 65 mila chilometri sino al 1861.

Il prezzo medio per chilometro di tutte queste strade, che ora sono le maggiori che si fanno in Francia, è stato il seguente:

1° Lavori di costruzione e grandi riparazioni	L.	9,370	
— Lavori di costruzione, *maximum*	»	97,000	
minimum	»	2,269	
— Lavori di grandi riparazioni, *maximum*	»	35,000	
minimum	»	80	
2° Opere d'arte	»	1,295	50
maximum	»	17,060	
minimum	»	9	03
3° Occupazione di suolo	»	1,212	
maximum	»	113,250	
minimum	»	47	
4° Spese di progetti	»	26	98
maximum	»	163	21
minimum	»	0	66

Sicchè queste strade, che, come testè dicevamo, sono le più grandi che ora si stiano facendo in Francia, e che sono simili alle strade dipartimentali, non costano più che lire 11,904 43, in prezzo medio, per chilometro. Ed è da por mente che questa media è presa sopra 65 mila e più chilometri.

Oltre di queste strade di grande comunicazione vi sono poi due altre categorie di strade minori, che cor-

rispondono alle nostre strade consortili e comunali. Infatti le chiamano strade vicinali d'interesse comune e strade vicinali ordinarie.

Di strade vicinali d'interesse comune fino al 1861 ne avevano costrutto 37,000 chilometri e più; e noto l'estensione per far intendere che il prezzo è preso sopra un grandissimo numero di strade.

Il prezzo medio di costruzione per queste strade è stato di lire 4890.

Da ultimo, delle strade vicinali ordinarie nel 1861 ne erano già in manutenzione oltre 115,000 chilometri, e non erano costate che 3340 lire per chilometro.

È per altro da osservare che per moltissime di queste strade nulla si sia speso per occupazione di suolo, per essersi utilizzato gli antichi sentieri.

Ma poichè queste tre diverse categorie di strade stanno fra loro in diverse proporzioni, il prezzo medio di queste strade in Francia non è che di lire 4828, ossia meno di lire 5000 al chilometro.

Nè solamente in Francia, ma anche altrove, la costruzione delle strade non presenta delle cifre così elevate come fra noi. Citerò uno degli esempi meno favorevoli che mai si potesse scegliere, richiamerò la vostra attenzione ad un paese dove certo non si può dire essere stata facile la costruzione delle strade. Abbiamo dei documenti preziosi intorno alle strade nei paesi montagnosi della Scozia. Molti sono i rapporti presentati a questo riguardo al Parlamento inglese, che noi abbiamo diligentemente consultati. In questi rapporti

sono indicati i prezzi e le lunghezze di queste strade, non che altre particolarità.

Ora risulta da questi rapporti che le strade montagnose della Scozia non siano costate, in valor medio, che lire sterline 400 al miglio, ossia lire italiane 6215 al chilometro.

Si può vedere specialmente il nono rapporto dei commissari per le strade in Iscozia presentato alla Camera dei comuni il 19 aprile 1821.

Ora per riepilogarmi dirò: che vedendo che in Italia si spende per costruire le strade assai più che in Francia, in Inghilterra ed altrove, ho creduto mio dovere di richiamare l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra quest'oggetto.

Non credo che un argomento di maggiore utilità siasi mai portato alla nostra discussione. Ed infatti, se noi per fare i 100,000 chilometri di strade, di cui abbiamo tanto mestieri, dovremo spendere circa 5000 lire al chilometro, seguendo gli utili insegnamenti datici massime dalla Francia e dall'Inghilterra, dovremo gravare i comuni, le provincie e lo Stato di circa 500 milioni; ma se invece delle 5000 lire spenderemo le lire 25,000, che ora si considera fra noi come il prezzo medio di un chilometro di strada, dovremo accingerci all'impossibile, cioè a spendere due miliardi e mezzo.

A dir vero, se per compiere il nostro sistema di strade ordinarie noi dovremo spendere dai 400 ai 500 milioni, noi saremo nel campo dei possibili; ma se do-

vessimo spendere realmente due miliardi e mezzo, noi entreremmo nell'impossibile; e ci vedremmo nella dolorosissima alternativa o di abbandonare per lungo tempo la metà dell'Italia, oppure di fare dei sacrifizi che certo sarebbero troppo gravosi alla nazione.

Io ben comprendo quanto malagevole dovrà essere di far abbandonare certe antiche consuetudini; una volta che si è sempre fatto in un modo non crediamo più che possa farsi diversamente; ma io confido grandemente nella buona volontà, nella somma intelligenza e nella forte energia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Io credo che certamente vorrà trovar modo da sciogliere questo gravissimo problema; credo che quello che si è fatto in Francia, in Inghilterra ed altrove, possa e debba farsi anche da noi. Io non ho portati esempi nè di cento, nè di mille chilometri, ma di centinaia di migliaia di chilometri costrutti in condizioni svariatissime. Inoltre, se non erro, parmi aver sentito da qualche onorevole collega che in qualche parte d'Italia si siano dati simili esempi di buona economia. Nelle Marche e nell'Umbria ci sono moltissime strade. Si sa che le strade nelle Marche e dell'Umbria sono eccellenti. Ogni volta che ho viaggiato in quei paesi mi son rallegrato al veder quelle strade. Ebbene, mi si accerta che il valore delle strade e nelle Marche e nell'Umbria sia stato grandemente inferiore ai nostri prezzi ordinari.

Inoltre credo che anche possiamo apprendere qualcosa dalla Toscana. Io non ho, nè ho potuto avere notizie così esatte dalla Toscana, sventuratamente,

come le ebbi dall'Inghilterra e dalla Francia; ma dalle poche notizie che ho raccolte, parmi di poter dedurre che le strade in Toscana siano state costrutte con non poca economia.

A me pare adunque che, se noi entreremo in questa via di riforme, e mediante gli studi e le cure dell'onorevole ministro, troverem modo come fare le strade economicamente, ed il più economicamente che sia possibile, potremo sopperire a questo grandissimo bisogno, restando fra i limiti del possibile, ossia colla spesa di circa 500 milioni.

Ma in quali proporzioni dovranno concorrere a questa spesa lo Stato, le provincie ed i municipii? Come dovranno mai cooperare lo Stato, le provincie ed i municipii per rimuovere questo gran male comune? Quali provvedimenti saranno da prendere per ottenere tutte queste strade?

Signori, non fu mio intendimento di risolvere queste difficilissime questioni. Sarò troppo fortunato se avrò potuto imprimere nell'animo del Ministero, nell'animo della Camera, come noi abbiamo un grandissimo male a curare, un male che richiede sollecite cure, un male che pesa gravemente sovra la metà dell'Italia, anzi sull'Italia tutta intiera, siccome quello che toglie alla finanza grandissimi introiti e le pone a carico fortissimi pesi, ed impedisce lo svolgimento della ricchezza nazionale.

Allorchè saremo convinti del male, non sarà malagevole cosa il curarlo.

Altre nazioni si trovarono nelle stesse condizioni, in cui siamo noi. La Francia, testè io ricordava, prima del 1836 era in condizioni anche peggiori delle nostre in fatto di strade.

Recentemente ho viaggiato in Francia, ed è maraviglioso il vedere come quel paese, quasi per incanto ricoverto di una fittissima rete di strade, sia risorto a nuova e rigogliosa vita.

Che cosa ha fatto mai il Governo francese?

Il Governo francese ha fatto una legge per mezzo di cui ha raggruppato tutte le risorse, ed ha spinto il paese con un'energica amministrazione in tutti i modi alla costruzione delle strade. In tal guisa si è ricoverta di strade la Francia.

Che cosa avvenne in Inghilterra? Le condizioni colà erano più simili alle nostre. Quando la Scozia si unì all'Inghilterra, la Scozia non aveva punto strade.

Il nuovo Regno Unito della Gran Bretagna si trovò nelle stessissime condizioni, in cui attualmente si trova l'Italia; una parte aveva strade, un'altra no. Che fece l'Inghilterra per dotare di strade quella parte del regno?

È sorprendente la gran somiglianza che vi ha fra la nostra storia e la storia inglese al tempo dell'unione. Ben d'altro brigantaggio era invasa la Scozia, e ben altre difficoltà si trovarono nelle provincie novellamente annesse. Il Governo inglese non altrimenti tranquillò quel paese che aprendo strade per ogni dove. Le prime strade aperte furono le note strade militari, tutte fatte a conto dello Stato.

La Scozia senza strade sarebbe stata sempre un paese impossibile a governare. Ma la Scozia non solo abbisognava di strade militari, perchè potesse essere governata, ma aveva mestieri di altre strade per accrescere la sua prosperità. Alla qual cosa si provvide colle strade dette parlamentari.

Che cosa sono queste strade parlamentari? Ci fu una legge con cui riconoscendosi la grande necessità di accrescere i mezzi di comunicazione in Iscozia, il Parlamento stabilì che il Governo concorresse per la metà della spesa alla costruzione delle strade. Quindi il nome di quelle strade. Ed ognuno sa come le strade militari e le strade parlamentari siano state quelle che hanno prodotto la grande prosperità della Scozia, e come presto la Scozia largamente concorresse nel creare quell'immensa potenza, cui poscia pervenne l'Inghilterra.

Ma che cosa dovremo far noi? Il mio avviso è che i comuni e le provincie debbano fare ogni sforzo per costruire queste strade; e non solo i comuni e le provincie, ma i possessori delle terre riuniti fra loro, secondo i loro bisogni, debbono grandemente concorrervi. In Iscozia i possessori delle terre sono stati quelli che hanno concorso maggiormente a costruire le strade parlamentari. Quando i possessori delle terre meglio conosceranno i loro interessi, prenderanno fra noi, come altrove, più larga parte spontaneamente alla costruzione delle strade.

Bisogna che tutte le forze locali siano messe in azione; ma ove queste risorse non giungeranno, dovranno provvedere la finanza ed il credito dello Stato.

Lo Stato certo dovrà intervenire, e col completare per ogni dove il sistema delle strade nazionali, e coi sussidi, se necessario, alle altre strade d'interessi locali.

Signori, la nostra legislazione, qual è, è insufficiente a provvedere a questo gran bisogno della mancanza delle strade. Noi abbiamo mestieri di nuovi e larghi provvedimenti legislativi, e questi dovranno stabilire, fra le moltissime altre cose, i sacrifizi che converrà imporre alla finanza dello Stato. Ma la parola *sacrifizi* è qui male applicata. Non è far sacrifizi quando con minore spesa temporanea annuale si evita assai maggiori spese e larghissime perdite, di cui non può neanche prevedersi la fine. La mancanza delle strade priva la finanza dello Stato di più di 200 a 300 milioni all'anno.

E restringendomi ad un solo articolo dimanderò: — Non è egli vero che senza le strade noi seguiteremo per novantanove anni a pagare alle compagnie delle ferrovie 30 o 40 milioni all'anno?

Ora non sarebbe egli più prudente, se è necessario, di spendere per un piccolo numero di anni parte di questa somma per fare le strade? —

Ma tutte queste considerazioni, e molte altre, rientreranno negli studi che io invito l'onorevole ministro di voler far fare da un'apposita Commissione, affine di poi presentare alla Camera una legge generale, che possa efficacemente provvedere a tutto il nostro ordinamento stradale.

E qui, ponendo fine al mio dire, non posso fare a

meno di osservare che noi stiamo come imitando l'opera di un provvido agricoltore, il quale sempre preferisce le terre incolte e nuove a quelle già coltivate da lungo tempo. La possanza delle nazioni sta nella ricchezza e nella prosperità generale. Render ricca e prosperevole la metà dell'Italia non è accrescere, ma creare la nostra potenza. Svolte che saranno quelle maravigliose forze produttive del Mezzogiorno d'Italia, che ora sono come latenti, chi non vede quale accrescimento di potenza non ne verrà allo Stato? Verso il Mezzogiorno, o signori, è il grande avvenire economico di tutta la nazione. (*Bravo! Bene!*)

MENABREA, *ministro pei lavori pubblici.* L'onorevole deputato Devincenzi portava particolarmente l'attenzione della Camera sopra uno degli argomenti più importanti, che spettano al Ministero che ho l'onore di reggere in questo momento, quello cioè delle strade ordinarie.

Egli ben osservava non bastare che le strade ferrate fossero fatte, ma che era necessario fossero compinte le strade ordinarie, le quali devano servire al movimento interno del paese, e di più ad alimentare le strade ferrate.

In questo io sono completamente del suo parere, ed io sono il primo a lamentare che una gran parte d'Italia sia tuttora priva di questi mezzi di comunicazione che pure abbondano in talune provincie del regno. Ma certamente, se è impresa grandissima quella di provvedere sufficientemente queste provincie delle strade rotabili di cui abbisognano, deve notare l'onorevole De-

vincenzi, come a fronte della Francia, la quale, se non erro, possiede circa 600,000 chilometri di strade ordinarie, ne mancano ancora all'Italia circa 100,000. Ora, 100,000 chilometri di strade non sono l'opera di un giorno. Oltre ai molti anni che richiede la loro costruzione, bisogna che la ricchezza territoriale sia abbastanza sviluppata, bisogna che gl'interessi delle popolazioni si portino su questo importantissimo oggetto dei mezzi di comunicazione.

Il Governo provvede o direttamente od indirettamente le strade ferrate, provvede le strade nazionali: alle altre strade non deve concorrere se non col mezzo di sussidi. A questi il Governo ha già pensato, specialmente per le provincie meridionali.

Ricorderà la Camera che nella Sessione precedente il Ministero presentava un progetto di legge, col quale si domandava un credito di 20 milioni da accordarsi in sussidio alle varie provincie napoletane e siciliane, onde aiutarle nella costruzione delle strade più necessarie.

Questa legge non venne allora approvata, e non fu nella Sessione attuale riprodotta, perchè dopo quel tempo vennero fatte al Governo delle proposte importanti, aventi per oggetto di fare non più soli 6000 chilometri di strade, ma un numero molto più considerevole, mediante un imprestito guarentito dal Governo, col quale le provincie ed i comuni potrebbero in breve tempo, cioè nel giro di dieci anni, compiere da 20 a 25 mila chilometri di strade.

Questo progetto è ora in istudio presso i vari Ministeri da cui dipende, e se possiamo intenderci sulle

sue basi, quando si riconosca vantaggioso agl'interessi delle provincie e dei comuni, sarà tosto presentato all'approvazione del Parlamento. Se finora non si prese alcuna decisione in proposito, deve attribuirsene la causa alla gravità ed importanza affatto speciale delle questioni che il progetto presenta sia dal lato tecnico, sia dal lato finanziario.

Io non posso a meno di convenire coll'onorevole Devincenzi intorno alla necessità d'introdurre nella costruzione delle strade ordinarie una economia che disgraziatamente in molte provincie si è finora dimenticata; e questa economia è assolutamente necessaria onde non sembri che da noi s'intraprendano lavori di strade non per aprire nuovi mezzi di comunicazione, ma per fare dei monumenti i quali se fanno prova della abilità degl'ingegneri, certamente non fanno testimonianza che si avessero dagli amministratori della cosa pubblica quelle viste economiche le quali devono sempre aversi per guida in simili opere.

Ora, quando assunsi il Ministero dei lavori pubblici, fu mia prima cura di ordinare agl'ingegneri la massima economia in tutti i lavori di strade; anzi io dovetti stabilire delle norme e dei modelli, i quali serviranno d'ora in avanti di regola per l'esecuzione dei progetti.

Questi moduli sono fatti sulla base della massima economia, e fui vivamente rimproverato da molti ingegneri, i quali mi hanno accusato di avere trascurato ogni riguardo artistico; ma qui non si tratta d'arte, ma bensì di provvedere ai bisogni più urgenti delle popolazioni, e prima di avere opere di lusso e pom-

pose, si tratta di avere delle strade da poter camminare.

A questo proposito bene faceva l'onorevole Devincenzi di citare l'esempio delle Romagne, in cui a proprio carico e senza sussidio del Governo si sono aperte reti di magnifiche strade. È vero che vi si trovano tali pendenze orribili, che i cavalli stentano a superare, ma per lo meno le strade vi sono, e col tempo si potranno rendere più acclivi. Per me dunque credo che lasciata la questione delle pendenze, che è importante, si possa intanto diminuire di molto la larghezza delle strade, e ridurre la forma delle opere d'arte allo stretto bisogno dello scopo cui sono destinate.

Riguardo poi al limite della spesa, a cui l'onorevole Devincenzi ha accennato, io non posso verificare le cifre da lui esposte; però non vorrei accettare in modo assoluto le economie proposte e le considerazioni ch'egli ha presentate, perchè io credo che bisogna tener conto di molti elementi, veramente trascurati, della occupazione dei terreni, per esempio, elemento gravissimo nel valutare il costo delle strade comunali, e mi pare che abbia anche parlato della spesa delle *corvées.*

(*Il deputato Devincenzi fa cenni di aver incluse* les corvées *ne' suoi calcoli.*)

Dunque, se si volesse tener conto di tutti questi elementi, si vedrebbe che le strade costerebbero forse di più di quello che risulti da' suoi calcoli.

In Italia, io credo, le strade non si possono fare con quella ristrettezza di spese a cui egli accennava. Per esempio la strada del Gargano l'abbiamo fatta eseguire dal genio militare, ed io sperava sul principio che con

dieci o dodici mila lire al chilometro si sarebbe potuta fare; ebbene, contro le mie previsioni, essa venne a costare dalle diciasette alle diciotto mila lire.

Bisogna però dire che si è dovuto attraversare alcuni siti montuosi, il che ha cagionato aumento di spesa. Considerate anche le difficoltà che l'Italia presenta in molte provincie per causa delle frequenti colline e delle molte montagne; nondimeno convengo che non occorra una grande spesa per la massima parte delle strade di pianura, perchè, dove la pianura è aperta, basta, come tutti sanno, per aprire una via mettere sul tracciato una buona inghiaiata, per avere una strada discreta. Ma ad ogni modo, prese nel suo complesso, io ritengo che le osservazioni dell'onorevole deputato Devincenzi sono importanti e che sono da tenersi in molta considerazione dal Ministero, quando sia per recare in atto alcuno de' suoi giustissimi desiderii di fare strade, anche economiche, purchè servibili.

Tornata del 23 maggio 1864.

TORRIGIANI. Quando nel giugno dell'anno scorso fu portata agli uffizi la proposta di legge dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, onde accordare un sussidio di 20 milioni per opere stradalı nelle provincie napoletane e siciliane, sebbene poco amico di sussidi governativi, tuttavia, attesa la nota circostanza eccezionale in cui si trovano quelle provincie, votai favorevolmente questa proposta di legge, lamentando però che il signor ministro, colpa forse la poca conoscenza di altri luoghi dell'Italia superiore, non avesse estesi questi sussidi ad altre provincie che si trovano certamente in circostanze, se non identiche, molto analoghe a quelle delle meridionali.

Quando fu noto infatti alle provincie di Massa, di Modena, di Reggio Estense e di Parma questa proposta di legge, i Consigli provinciali, mediante le loro deputazioni, furono solleciti di fare delle vive rimostranze al signor ministro, perchè volesse estendere quel sussidio anche alle provincie che abbisognano di opere stradali, o veramente impinguasse quel sussidio medesimo, affinchè queste provincie potessero esservi comprese, e il signor ministro, mi affretto a dirlo, diede risposte abbastanza benevole.

Uno studio accurato delle condizioni di queste provincie, in fatto di strade, compiuto per opera di due

nostri colleghi, l'onorevole Giuliani e l'onorevole Pelosi, ha dimostrato ad evidenza l'errore nel quale era corso, mi convien pur dirlo, anche l'onorevole mio amico Devincenzi, il quale divise nel suo notevole discorso l'Italia in due parti, e dimostrò con molto splendore di parole ed efficacia di argomentazioni, come le provincie meridionali avessero estremo difetto di strade, dimenticando o ignorando che nella parte superiore d'Italia vi hanno altre provincie, e son quelle dei due ex-Ducati di Modena e di Parma, che gareggiano in povertà di strade, massime di colle e di monte, con quelle della bassa Italia (1).

(1) Nella mancanza delle notizie statistiche intorno alle nostre opere pubbliche, il deputato Devincenzi confessa che non conosceva le condizioni stradali delle provincie di cui ragiona l'onorevole suo amico Torrigiani, ai cui giusti desiderii non può far che riunirsi.